



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Océan Indien et TAAF | 2002

Carte archéologique de la collectivité départementale de Mayotte

Sondage (2009)

Michel L'Hour et Jean-Luc Massy



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43296>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Michel L'Hour, Jean-Luc Massy, « Carte archéologique de la collectivité départementale de Mayotte » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Océan Indien et TAAF, mis en ligne le 23 décembre 2020, consulté le 24 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43296>

Ce document a été généré automatiquement le 24 décembre 2020.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

Carte archéologique de la collectivité départementale de Mayotte

Sondage (2009)

Michel L'Hour et Jean-Luc Massy

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Drassm

- 1 La mission conduite à Mayotte, du 23 avril au 3 mai 2002, doit sa programmation aux travaux d'aménagement portuaire prévus pour le troisième trimestre 2002 dans l'avant-port de Longoni, au nord-est de Grande Terre. Souhaitée par les responsables locaux de la Direction de l'Équipement et leurs autorités de tutelle, l'intervention directe du Drassm a paru, en effet, la réponse la mieux adaptée à l'urgence d'une situation caractérisée par l'imminence de travaux de dragage et de comblement dans une zone où des anomalies magnétométriques, d'origine peut-être anthropique, venaient d'être détectées.
- 2 Si cette mission est la seconde menée par le Drassm à Mayotte, il importe cependant de préciser que la précédente opération, en 1987, n'avait concerné Mayotte que de manière secondaire. C'est en effet l'inventaire du patrimoine sous-marin de l'atoll de Bassas da India, dans le canal de Mozambique qui constituait alors la cible principale de l'opération (L'Hour 1987). Cette première mission officielle avait néanmoins eu pour conséquence indirecte la programmation, à la fin des années 1980 et au début des années 1990 de plusieurs opérations de sondages archéologiques et de prospections sur certains sites de l'île.
- 3 Après 1992, les relations, un temps étroites entre les agents du Département et les fouilleurs bénévoles de Mayotte, se sont cependant lentement distendues et limitées à

de simples contacts d'ordre privé. Le nombre des opérations a diminué puis l'archéologie sous-marine mahoraise est retombée en jachère.

- 4 Conscient aujourd'hui des lacunes ainsi créées et soucieux ne pas obérer plus longtemps l'avenir, le Drassm s'est donc imposé en 2002 la mission de dresser au plus tôt un bilan de la situation de l'archéologie sous-marine dans cette collectivité départementale. L'expertise imposée de Longoni en a, de fait, offert la précoce opportunité et l'on a donc mis cette mission à profit pour amorcer une enquête de terrain et entamer si nécessaire un processus de valorisation des biens culturels maritimes mahorais.

Les cibles archéologiques potentielles

- 5 Il est généralement admis que l'histoire maritime de Mayotte s'est surtout développée avec l'islamisation de l'île, sans doute à l'époque abbasside. Dès le VIII^e s., l'existence de sites d'occupations temporaires de pêcheurs-agriculteurs semi-nomades à Koungou ou Majikavo, atteste en effet d'une activité partiellement tournée vers la mer. La découverte, lors des fouilles de véritables villages, tels Dembeni ou Bagamoyo, de céramiques ou de porcelaines importées des grands centres producteurs de la mer de Chine et de l'océan Indien, témoigne à son tour, entre le IX^e et le XIII^e s., d'échanges maritimes entre Mayotte et les grandes puissances maritimes de l'époque (Liszkowski 1997). L'irruption européenne, qui s'est matérialisée au XVI^e s. par des haltes de plus en plus fréquentes de navigateurs européens sur l'île, n'a fait naturellement que conforter ce processus. Dès lors, si l'on veut bien admettre un instant que les naufrages signalés dans les archives européennes – on songe en particulier au *Ruby* (1699), à la *Reine Indienne* (1720), à la *Chorebe* (1789), au *Louis* (1808), à la *Léda* (1819) et à la *Dordogne* (1844) – ont nécessairement connu leur pendant au cours des périodes pour lesquelles les archives font défaut, on peut émettre l'hypothèse que le potentiel mahorais en biens culturels maritimes n'est pas inexistant, loin s'en faut ! L'étudier réclamerait cependant la programmation d'études documentaires étoffées puis de prospections systématiques ambitieuses, tous projets qui n'entraient pas dans les objectifs de la présente mission. Pour l'heure, on s'est donc contenté de réaliser l'expertise du site de Longoni et de l'épave de Dzaoudzi.

Le site de Dzaoudzi : un dépôt secondaire de l'épave du *Ruby* ?

- 6 Fortuitement découvert par John Guthrie, en janvier 1992, le site de Dzaoudzi a fait l'objet la même année d'une première expertise qui a permis de révéler la présence de 24 canons dispersés par 16 à 18 m de fond (Guthrie, Delauze 1992). Aucun autre mobilier ni vestige de carène, n'a cependant été mis en évidence sur le site, ce qui a conduit à penser que ces pièces d'artillerie constituaient non un site homogène mais un dépôt secondaire. Il pourrait donc s'agir, soit d'un jet à la mer visant, dans l'urgence, au délestage d'un bâtiment en grande difficulté, soit du rejet à la mer, au cours d'un transit, de canons prélevés sur le site d'un précédent naufrage et transportés vers Petite Terre. C'est cette seconde hypothèse qui a semblé à John Guthrie – auteur d'un deuxième sondage sur le site en 1996 – la plus convaincante. L'étude des pièces d'artillerie réalisée par Adrian Caruana, l'un des meilleurs spécialistes britanniques de l'artillerie, a permis en effet de les identifier comme des canons anglais probablement fondus dans le dernier quart du XVII^e s. Il est permis en conséquence de supposer que

cette puissante artillerie provient de l'épave du *Ruby*, vaisseau anglais de l'*East India Company* perdu, non pas au pied du rocher de Dzaoudzi mais sur les Cayent de Lisle Mayotte en plein jour le 14 septembre 1699 (AN Marine, 4JJ 111 f° 3). Sans doute récupérés sur le platier par quelque équipage forban qui sévissait alors entre Anjouan et Mayotte, les canons ont peut-être été acheminés vers le rocher de Dzaoudzi afin de fortifier l'îlot. Pour des raisons inconnues, cet équipage aurait ensuite renoncé à les débarquer puis s'en serait débarrassé en les jetant à la mer à quelques centaines de mètres seulement du rocher.

- 7 S'il demeure hypothétique, un tel enchaînement de faits, qui expliquerait l'absence de tout autre vestige au pied de l'îlot, n'est pas totalement dénué de crédibilité. Reste qu'il faudrait, pour le prouver, qu'on retrouve un jour l'épave du *Ruby* afin de vérifier si le nombre et le calibre des canons encore présents sur le site¹ confortent l'identification prêtée aux 24 pièces mises au jour à Dzaoudzi. On sait en effet que cet *Indiaman* disposait de 32 canons et l'on a pu déduire d'un document conservé à l'*India Office Records* à Londres, que cette artillerie se composait essentiellement de couleuvrines de 18 livres, de pièces de douze livres, de demi couleuvrines et de mignons de 4 livres (documents transmis par John Guthrie, IOR L/AG/1/6/4/ - p. 227).
- 8 En tout état de cause, même si l'on suppose que l'épave du *Ruby* a fait l'objet de récupérations intensives par ceux qui ont prélevé les canons de ses batteries, il est permis de conjecturer que sa découverte fournirait l'occasion à une passionnante étude archéologique. La recherche de cette épave pourrait donc constituer un enjeu intéressant pour l'archéologie sous-marine à Mayotte.

Le site du port de Longoni : un talus de vase au pied de la mangrove

- 9 Le port de Longoni, dont l'exploitation est concédée à la Chambre professionnelle de Mayotte, est entré en activité à la fin de l'année 1992. Il a rapidement monopolisé le trafic portuaire mahorais puisqu'il assure aujourd'hui près de 85 % des échanges maritimes de l'île et occupe près de 500 emplois. L'activité du parc containers, en particulier, s'est bien développé, ce qui a conduit à envisager, dès 1998, la construction d'un nouveau terminal porte-containers doté, d'une part d'un second quai de 200 m disposant en pied d'ouvrage de 12 m de profondeur d'eau, d'autre part de vastes terre-pleins gagnés par remblaiement sur le site maritime. Lors des études préalables à ce projet, la possibilité que des vestiges archéologiques soient présents dans la zone d'emprise a été évoquée et prise en compte. Aussi, une étude préliminaire de la zone a été confiée en août et septembre 2001 à la société Archaeonaut. Celle étude a de fait conduit à localiser plusieurs sources d'anomalies magnétiques significatives en bordure de la mangrove.
- 10 Bien que la source de ces perturbations magnétiques ne soit pas directement menacée par les travaux d'infrastructures portuaires projetés – le remblaiement prévue sur la zone n'occasionnant pas *stricto sensu* de destruction – les autorités locales ont souhaité, préliminairement aux travaux, que l'expertise de ces anomalies soit réalisée et qu'en cas de découverte majeure le site soit étudié. Cette décision, qui témoigne de l'ouverture d'esprit de la Collectivité départementale aux questions patrimoniales, n'a été, en contrepartie, assortie que d'une seule exigence : que les travaux archéologiques ne pénalisent pas un programme de travaux, déjà assujéti lui-même à un planning financier, logistique et météorologique étroit. La mission du Drassm à Mayotte

répondait à ce vœux. Outre le contrôle des sondages confiés à la société Archaeonaut, son objectif, en cas de découverte, était de mettre immédiatement en œuvre un plan d'étude du site.

- 11 Compte tenu des singularités de l'aire à investiguer, une zone d'estran en limite de mangrove (fig. 1), et des moyens logistiques mobilisés, des suceuses à air, il n'a été possible de travailler sur le site qu'en période de marée haute de vives eaux. Néanmoins, de la fin mars au début mai, le sondage s'est lentement mais sûrement approfondi et ce sont in fine plusieurs dizaines de mètres cubes de déblais qui ont été dégagées. Conforté par l'analyse de Don Pierce de la société Géometrics, qui a identifié les anomalies magnétométriques relevées par Archaeonaut comme des anomalies d'origine anthropique, on pouvait à tout le moins s'attendre, lors de ce sondage, à découvrir des vestiges matériels. Las ! Noyés dans une vase dense, seuls quelques pâtés de corail noircis sont venus récompenser les efforts opiniâtres de John Guthrie et ceux des agents du Drassm venus pendant une semaine prêter leur concours. Le site n'a pas même livré un tesson ou un fragment de bois qui puissent laisser supposer la présence proche de vestiges d'origine anthropique et encore moins l'indice d'une ancienne occupation humaine du rivage. En fait, il est vraisemblable que les anomalies localisées sont à classer au nombre des perturbations atypiques d'origine géologique.

Fig. 1 – Mayotte, port de Longoni : la zone à investiguer à marée basse



Cliché : J.-L. Massy (Drassm).

Mayotte et les possessions françaises du canal de Mozambique

- 12 À Mayotte, l'archéologie sous-marine n'en est à l'évidence aujourd'hui qu'à ses balbutiements : le pillage y est inconnu, les épaves restent à découvrir et les spécialistes restent à former. On ne peut cependant évoquer L'île au lagon sans rappeler le rôle que

cette île, située à l'ouvert septentrional du canal de Mozambique, pourrait être appelée à jouer dans le domaine de la protection et de la mise en valeur du patrimoine sous-marin des possessions françaises du Canal. Simples confettis jetés sur l'immensité maritime de l'océan Indien, les îles Juan de Nova et Europa ou l'atoll de Bassas da India sont en effet des sites privilégiés au regard de leur potentiel en matière de biens culturels maritimes. Or une vraie menace plane sur ce patrimoine car rien n'est fait aujourd'hui pour en assurer la mise en valeur ni même la sauvegarde. Si les îlots habités par les agents des stations météo ont longtemps bénéficié d'une certaine protection, qui va cependant s'éteindre *de facto* avec l'automatisation de ces stations, il en va tout autrement de Bassas da India qui a déjà très souvent été la proie du pillage (L'Hour 1987). Des équipes sud-africaines ont ainsi successivement exploité à des fins purement commerciales les épaves de la caraque portugaise Santiago, naufragée à Bassas da India en 1585, et celle d'un navire hollandais jamais identifié. Expertisée par le Drassm en 1987, l'épave du Sussex (L'Hour *et al.* 1992) a été à son tour visitée par des clandestins au début des années 1990...

- 13 Il conviendrait en conséquence de prendre des mesures pour garantir la protection de ce patrimoine menacé et Mayotte est à coup sûr la base française la plus proche d'où l'on peut projeter des opérations de recherche sur les terres françaises du canal de Mozambique. Disposer sur place d'une équipe de spécialistes ne serait donc pas inopportun.
- 14 Il y a en outre, pour la France comorienne, des opportunités à saisir en se positionnant dès maintenant sur un secteur de la recherche où la métropole occupe une position privilégiée et qui connaîtra certainement dans l'avenir un fort développement en océan Indien. Outre les îlots et atolls français, Madagascar, le Mozambique, les Comores ou le littoral d'Afrique orientale sont en effet des réservoirs de biens culturels maritimes clairement identifiés par les archives. Or, la zone ne dispose d'aucune équipe professionnelle apte à intervenir dans le domaine de l'archéologie sous-marine alors même, n'en doutons pas, qu'une découverte majeure en démontrera tôt ou tard la nécessité. Se préparer lentement à tenir son rôle, voire à imposer son leadership, lorsque l'archéologie sous-marine émergera dans l'aire africano-comorienne, peut constituer un enjeu intéressant pour la Collectivité départementale.
- 15 Si l'île a ainsi un rôle primordial à jouer sur la frange occidentale de l'océan Indien, il est patent que pour y satisfaire des efforts patients et structurés seront nécessaires. Ceux-ci imposeront du même coup des charges financières car on ne fera l'économie, ni de la formation, ni de la patience opiniâtre. Mais des atouts existent – une histoire maritime féconde, des archives inédites, un encouragement local – qui incitent à persévérer. Il importe donc aujourd'hui de bâtir une stratégie qui favorise cette montée en puissance.

NOTES

1. Selon les analyses d'Adrian Caruana, confortées par les recherches de John Guthrie, les canons mis au jour à Dzaoudzi pourraient être identifiés comme suit : le n° 7 comme une couleuvrine fondue vers 1660-1670 par la célèbre fonderie anglaise Thomas Westerne (marque TW du fondeur de chaque côté de la lumière) ; le n° 11, comme un mignon de 4 livres ou un sacre de 51/2 livres, fondu dans la dernière décennie du XVII^e s. puis éprouvé à l'arsenal de Woolwich (cf. lettre P sur le premier renfort) ; le n° 18, comme un canon coupé anglais de 12 livres, fondu vers 1680 ; le n° 20, comme une demi couleuvrine de 8 livres, canon suédois ou bien plutôt Finnbanker anglais provenant peut-être comme le canon n° 7 de la fonderie de Thomas Westerne. Adrian Caruana déduisait de l'hétérogénéité des calibres présents sur le site qu'il pouvait s'agir d'une artillerie provenant d'un vaisseau de l'*East India Company* (cf. correspondance d'Adrian Caruana à John Guthrie en date du 4 mai 1996 et l'article de François Marty dans le journal mahorais *Kwézi* n° 63 du 6 mai 1997, p. 7).

INDEX

chronologie <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEEZSBEjp>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt59R77d1H15>

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtjlfN2fZdJL>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtWWQS75V5Bc>

Année de l'opération : 2009

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtA9QOB3otnt>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtUnUX59DvEQ>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtDWnyk6p2pu>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtA2BIaVY11i>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt0unheMJMfS>

AUTEURS

MICHEL L'HOURL

Drassm

JEAN-LUC MASSY

Drassm